

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

01/2023



Warszawski Transport Publiczny

PORUSZAMY WARSZAWĘ... EKOLOGICZNIE

Głosuj na WARSZAWĘ



W KONKURSIE
NA NAJLEPSZĄ TURYSTYCZNĄ DESTYNACJĘ EUROPY W 2023



codziennie do 10 lutego 2023



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny:
Dawid Białowąs, Łukasz Majchrzyk, Leszek Peczyński, Magdalena Potocka

Opracowanie graficzne, skład i łamanie:
Agnieszka Buszka

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

W Warszawie poprawia się jakość powietrza – jak informuje urząd miasta, w zeszłym roku wyniki ze wszystkich stacji pomiarowych w mieściły się w normie. Niemały udział w tym ma także Warszawski Transport Publiczny – dziś na ulicach jeździ ponad 160 zeroemisyjnych autobusów elektrycznych, sukcesywnie rozbudowuje się sieć transportu szynowego czyli także elektrycznego – tramwajowa, metro, połączenia Szybkiej Kolei Miejskiej. W przyszłym roku przybędzie kolejnych 12 autobusów – miasto kupi je korzystając ze wsparcia Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Styczeń to od 31 lat miesiąc Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. Oczywiście Warszawski Transport Publiczny włącza się w tę charytatywną zbiórkę. Wylicytować można m.in. przejazd w kabinie maszynisty SKM, wizytę w centrali ruchu Miejskich Zakładów Autobusowych i prawdziwe rarytasy – specjalne limitowane Warszawskie Karty Miejskie. Po ulicach będą także jeździły zabytkowe tramwaje i autobusy, w których będą kwestowali członkowie Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej.

A w części historycznej piszemy o wydarzeniu z dalekiej historii publicznego transportu w Warszawie – w dwudziestoleciu międzywojennym, w Sylwestra 1921 roku, na ulice wyjechały pierwsze nocne tramwaje. Stolica odrodzonej Polski szybko się rozwijała, kwitło nocne życie i nic dziwnego, że potrzebna była nocna publiczna komunikacja. Jej podstawą w przedwojennej Warszawie były tramwaje. Po II wojnie światowej także po ulicach kursowały nocne tramwaje aż do połowy lat 60-tych. Wtedy jednym ruchem nocne linie tramwajowe zostały zlikwidowane – szynowce zastąpiły autobusy. Dziś mamy dobrze rozwiniętą sieć autobusowych linii nocnych a powrocie nocnych połączeń tramwajowych już się raczej nie myśli bo autobusy docierają do najodleglejszych rejonów miasta, gdzie nie sięgają tory tramwajowe.

Życzymy przyjemnej lektury

Autobusy linii 106 i 136 dojeżdżają do nowej pętli przy ulicy J. Ostroroga

W sobotę 14 stycznia została oddana do użytku nowa pętla autobusowa przy ulicy J. Ostroroga, która zastąpiła kraniec Młynów. Do nowej pętli dojeżdżają autobusy linii 106 i 136.

Nowa pętla nazwana OSTROROGA jest przy skrzyżowaniu ulicy J. Ostroroga z Wawrzyszewską. Od soboty 14 stycznia kończą na niej kursy i wyruszają w trasy autobusy linii 106 i 136. Dotychczasowe przystanki MŁYNÓW – zarówno tramwajowe (linii 20, 23, 24) jak i autobusowe (linii 103, 106, 136, N45, N95) - zmieniły nazwę na PL. POLE ELEKCYJNE, a te przy których autobusy linii 106 i 136 kończyły i rozpoczynały swoje trasy, stały się dla nich przystankami przelotowymi. Nazwa Młynów oznacza od tej pory tylko stację metra linii M2 a nie również przystanki komunikacji naziemnej.

Nowa pętla została wybudowana, aby zastąpić przystanki Młynów w roli krańca, bo stały się za ciasne dla tylu autobusów, ile dziś obsługuje trasy 103, 106 i 136. Na pętli Ostroroga są dwa perony o długości 60 i 40 m, które mieszczą dwa autobusy 12-metrowe i trzy 18-metrowe. W ramach inwestycji powstały także chodniki i wiata dla rowerów z zielonym dachem z rozchodnika oraz ustawiono wiaty przystankowe. Infrastruktura pętli została dostosowana do potrzeb osób z niepełnosprawnościami – zamontowano pasy prowadzące i pola uwagi.

Miejskie Zakłady Autobusowe zamontowały ładowarki dla autobusów elektrycznych. Planowane jest skierowanie takich pojazdów do obsługi linii 106. W ramach inwestycji przebudowaliśmy także odcinek ulicy J. Ostroroga, dzięki czemu korzystanie z Warszawskiego Transportu Publicznego stało się wygodniejsze. Para nowych przystanków autobusowych została wybudowana przy skrzyżowaniu ulicy J. Ostroroga z Wawrzyszewską. Przystanki, które wcześniej znajdowały się przy siedzibie Żandarmerii Wojskowej zostały przeniesione bliżej bramy Cmentarza Powązkowskiego. Na przystankach stanęły cztery wiaty z oświetleniem zasilanym energią z ogniw fotowoltaicznych. Jednocześnie w sąsiedztwie nowych i przeniesionych przystanków zostały wybudowane przejścia dla pieszych z azylami. Na pętli jest także budynek socjalny dla kierowców, w którym mogą odpocząć, wypić ciepły napój, zjeść drugie śniadanie oraz skorzystać z toalety.



Tramwaje wróciły na ulicę M. Kasprzaka

Tramwajarze zakończyli pierwszą część budowy trasy na ulicy M. Kasprzaka i składy jeżdżą nowymi torami do ronda ONZ. Na nowo oddanej trasie pasażerów wożą tramwaje linii 78.

Pierwszy odcinek gotowy

Prace przy budowie tramwaju na ulicy M. Kasprzaka ruszyły w marcu 2022 roku. Dziś gotowych jest już ponad pół kilometra nowych torów między ulicą Skierniewicką a Karolkową.

– *Łącznie w ramach tej inwestycji wybudujemy lub wyremontujemy 3,5 km torów. Zapewnimy mieszkańcom dynamicznie rozbudowujących się osiedli dzielnicy Wola szybki, wygodny dojazd do metra. Na całej trasie tramwaju na Kasprzaka torowiska będą zielone* – mówi Rafał Trzaskowski, prezydent m.st. Warszawy.

Po oddaniu do użytku cała trasa – między ulicą Wolską a rondem ONZ – będzie w jednolitym standardzie technicznym. Najważniejszą częścią zakończonych prac jest nowy węzeł rozjazdowy na skrzyżowaniu ulicy M. Kasprzaka i Skierniewickiej, który pozwoli tramwajom skręcać ze Skierniewickiej także w prawo, kierunku Wolskiej. Dotychczas nie było takiej możliwości.

Bezpieczne i wygodne przystanki

Tramwajarze nadal będą pracować nad budową torów wzdłuż ulicy M. Kasprzaka i węzła u zbiegu Wolskiej, M. Kasprzaka i Elekcyjnej. Prace prowadzone są na odcinku o długości niemal 3,5 km. Między ulicą Wolską a Skierniewicką zostaną wybudowane nowe tory – około 2,3 km a istniejące na Wolskiej będą zmodernizowane. Pasażerowie skorzystają z nowych przystanków: przy Płockiej, przy przystanku kolejowym Warszawa Wola oraz przy ulicy J. K. Ordona. Wszystkie będą przystosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, opiekunów z dziećmi w wózkach i seniorów.

Nie tylko zielone tory

W ramach inwestycji tramwajarze zasadzą aż 94 nowe drzewa. Będą to rodzime gatunki liściaste – klon pospolity, jesion wyniosły, wiąz szypułkowy oraz dąb szypułkowy. Zaplanowano nasadzenie 413 m kw. traw ozdobnych i bylin, a także 6603 m kw. krzewów.

Miejsca dla krzewów, traw ozdobnych i bylin zaplanowano przy peronach tramwajowych, przy skrzyżowaniach, w pasach między jezdniami oraz wzdłuż ulicy Wolskiej. Natomiast nowe drzewa będą uzupełnieniem dzisiejszych szpalerów wzdłuż ulicy Wolskiej i M. Kasprzaka a także zostaną posadzone w obrębie inwestycji.

Tory na ulicy M. Kasprzaka, podobnie tak jak na innej budowanej trasie czyli do Wilanowa, zostaną obsadzone rozchodnikiem. Łączna długość zielonych torowisk wyniesie 2,5 km. Ta roślina stała się już standardem na torach tramwajowych w Warszawie. Betonowe ściany przy przystanku w wykopie u zbiegu ulicy Wolskiej i M. Kasprzaka będą obsadzone roślinami pnącymi. W tym miejscu zwiększy się powierzchnia terenów zielonych – na skraju torowiska i parku Powstańców Warszawy będzie podwójny, a miejscami nawet potrójny szpaler drzew.

Terminy i koszty

Trasa na ulicy M. Kasprzaka, na całej długości inwestycji, gotowa będzie w tym roku. Realizacją zajmuje firma Strabag – za kwotę 205,4 mln zł. Oficjalna nazwa projektu współfinansowanego ze środków UE to „Budowa wybranych odcinków tras tramwajowych w Warszawie wraz z zakupem taboru". Wysokość dofinansowania to 156 mln złotych.

Dodatkowe informacje, zdjęcia, plany, mapy, relacje z budowy na stronie: tramwajnakasprzaka.pl ▪



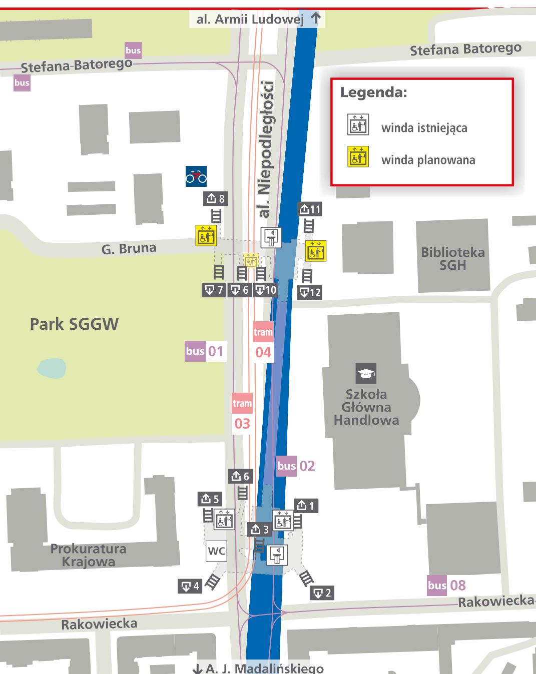
Łatwiej na stację Pole Mokotowskie

Przy stacji metra Pole Mokotowskie będą nowe windy. Rozpoczęła się budowa trzech dodatkowych dźwigów na stację od strony ulicy Stefana Batorego. Mają być gotowe jesienią.

Stacja Pole Mokotowskie powstała 27 lat temu, razem z pierwszym oddanym do użytku odcinkiem linii metra M1. Wtedy obowiązywały inne standardy budowy takich obiektów i windy ułatwiające dostanie się na stację osobom z niepełnosprawnościami, seniorom i podróżującymi z dziećmi w wózkach, zbudowano tylko po jej południowej stronie. Podobnie było na innych stacjach najstarszego odcinka podziemnej kolei. Dlatego systematycznie je modernizujemy i dotychczas wybudowaliśmy dodatkowe na Imielinie (dwie), Stokłosach (dwie), Ursynowie (dwie), Racławickiej (jedną) i Służewie (jedną).

Bliżej od ulicy Stefana Batorego

Teraz dwie windy zostaną wybudowane na stacji Pole Mokotowskie, po obu stronach Alei Niepodległości, przy już istniejących zejściach do metra na wysokości ulicy G. Bruna. Będzie można nimi zjechać na poziom antresoli stacji, a potem przejść do trzeciej nowej windy, transportującej na peron. Winda po wschodniej stronie ulicy znajdzie się między dwoma zejściami do metra i nią bezpośrednio będzie można dostać się do korytarza antresoli stacji. Winda po drugiej stronie ulicy (czyli po zachodniej stronie Alei Niepodległości) nie może być umiejscowiona w podobny sposób, bo pomiędzy dwoma zejściami do stacji jest wlot ulicy G. Bruna. Dlatego zostanie wybudowana przy północnym zejściu (bliższym ulicy Stefana Batorego) a do korytarza antresoli będzie prowadził zbudowany za ścianą schodów dodatkowy korytarz. Trzecia winda zwiezie pasażerów na peron ze specjalnie zbudowanej platformy nad schodami peronowymi. Z antresoli stacji będzie do niej prowadził korytarz za ścianą schodów.



W ramach inwestycji, na głowicy północnej, zostanie zainstalowane nowe oznakowanie dotykowe – żłobione płyty prowadzące i płyty z guzkami z kamienia naturalnego. Pojawią się również zaktualizowane mapy tyflograficzne uwzględniające nowe windy.

Windą na peron

Wykonawca przejął już plac budowy. Prace rozpoczyna od takich, które można wykonywać o tej porze roku. Plan na najbliższe trzy miesiące zakłada m.in. montaż reperów geodezyjnych czyli oznaczeń wskazujących ewentualne przemieszczenia budowli w pobliżu których prowadzone są roboty ziemne. Przełożony zostanie fragment chodnika przy ulicy G. Bruna. Wykonane będą wykopy kontrolne aby sprawdzić, czy położenie podziemnych instalacji jest zgodne z mapami, a potem rozpocznie się przebudowa odcinków kolidujących z budową. Do przełożenia jest sieć energetyczna, gazowa i kanalizacja. Następnie, po zabezpieczeniu terenu specjalnymi ściankami, rozpoczną się zasadnicze wykopy, w których będą szyby wind i korytarz windy przy ulicy G. Bruna.

Na pierwszym podziemnym poziomie konieczne będzie przebudowanie części pomieszczeń technicznych bo w ich miejscu będzie korytarz prowadzący do windy na peron. Nad schodami na peron zbudowana zostanie betonowa konstrukcja antresoli, z której będzie wchodziło się do windy zjeżdżającej na peron stacji. W czasie tych prac metro będzie kursowało bez zmian a ewentualne utrudnienia dla pasażerów mogą wynikać z robót, które będą wymagały zwężenia schodów na peron.

Termin zakończenia prac zapisany w umowie to 12 października a koszt ok. 9,3 mln zł.

Warszawskie wsparcie dla Kijowa

W odpowiedzi na zaproszenie mera Witalija Kliczki prezydent Warszawy Rafał Trzaskowski odwiedził Kijów. Podczas wizyty przedstawiciele obu miast podpisali list intencyjny dotyczący współpracy między warszawskim i kijowskim metrem.

W ramach wsparcia Warszawy dla Kijowa warszawskie metro może przekazać ukraińskiej spółce 10 sześciowagonowych składów serii 81, które w polskiej stolicy są wycofywane z eksploatacji. W dokumencie podpisanym przez włodarzy stolic Polski i Ukrainy pada również deklaracja wsparcia w dostarczeniu części zamiennych do taboru dla wschodnich sąsiadów oraz pomocy w zakresie wymiany wiedzy i doświadczenia potrzebnego do modernizacji ukraińskich pociągów. Pociągi serii 81, którymi dysponuje Metro Warszawskie, są bardzo zbliżone konstrukcyjnie do tych użytkowanych w Kijowie.

– *Zawsze powtarzamy, że nasi przyjaciele z Ukrainy walczą o naszą wolność. To dla nas naprawdę ważne i dlatego tu dziś jesteśmy. Chcemy pomóc tak bardzo, jak możemy i na pewno nie przestaniemy pomagać* – powiedział w Kijowie Rafał Trzaskowski, prezydent Warszawy. – *Rozmawiamy nie tylko o potrzebach na dzisiaj, bo jesteśmy pewni, że Ukraina wygra tę wojnę, rozmawiamy także o przyszłości. Pomożemy w rekonstrukcji Ukrainy. Warszawa została całkowicie zniszczona, stąd wiemy jak miasto może odrodzić się jak feniks z popiołów. Ale mamy też doświadczenie w transformacji naszych miast poprzez wykorzystanie funduszy unijnych. A zatem jesteśmy tu, by pomóc tak bardzo, jak to tylko możliwe* – zapewnił prezydent Warszawy w obecności Witalija Kliczki, mera Kijowa.

Razem z prezydentem m.st. Warszawy do Kijowa udali się przedstawiciele pozostałych trzech miast założycielskich Paktu Wolnych Miast: merowie Bratysławy, Budapesztu i Pragi.

– *Proszę nie zapominajcie, że Węgrzy nie są tacy sami jak węgierski rząd. Niestety węgierski rząd nie jest szczery w sprawie wojny. Głosował za wszystkimi sankcjami, jakie Unia Europejska nałożyła na Rosję, ale w polityce krajowej wypowiada się przeciwko sankcjom. Węgierski rząd mówi o pokoju, ale nie wspomina, że pokój jest możliwy tylko, kiedy suwerenność terytorialna Ukrainy zostanie przywrócona i rosyjskie wojska opuszczą Ukrainę* – powiedział w Kijowie mer Budapesztu Gergely Karácsony. – Przyjeżdżam tu z wiadomością od wielu milionów Węgrów. My wiemy, że taka walka nie jest tylko walką między Ukrainą a Rosją. To bitwa dobra ze złem i tylko dobro może zwyciężyć – dodał.

Witalij Kliczko wyraził wdzięczność włodarzom czterech europejskich stolic za wsparcie humanitarne, gospodarcze, polityczne oraz moralne. Kijów przystąpił do Paktu Wolnych Miast we wrześniu ubiegłego roku.

Stołeczne pojazdy dla Ukrainy

Wagony metra to kolejny tabor, który Warszawa przekaże Ukrainie. Wcześniej za wschodnią granicę trafiły m.in. przegubowe autobusy Miejskich Zakładów Autobusowych i specjalistyczny wóz do naprawy sieci trakcyjnej od Tramwajów Warszawskich. ▪



Kupimy kolejne elektryki

Flota autobusów elektrycznych Warszawskiego Transportu Publicznego powiększy się o 12 przegubowców. Miasto kupi elektryki do obsługi linii w śródmieściu.

Warszawa wzięła udział w konkursie „Zielony transport publiczny", organizowanym przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Warszawski wniosek został oceniony pozytywnie i miasto otrzyma dofinansowanie do kupna autobusów elektrycznych - pożyczkę i dotację z NFOŚiGW.

Wygodne i ciche

- Po ulicach stolicy jeżdżą już 162 ciche i bezpieczne dla klimatu elektryki, które wożą warszawiaków na wielu liniach w centrum miasta, w tym na reprezentacyjnym Trakcie Królewskim. To jedna z większych flot tego typu pojazdów w Europie. Dołączy do nich tuzin kolejnych - mówi K. Strzegowska, dyrektorka Zarządu Transportu Miejskiego.

Każdy z elektryków zabierze ponad 120 pasażerów; będą to pojazdy w najwyższym standardzie, obowiązującym w Warszawskim Transporcie Publicznym – niskopodłogowe, z klimatyzacja, systemem informacji pasażerskiej, miejscem dla wózków, rampą i przyklękiem, blokadą alkoholową itd. Zastosowane zostaną udogodnienia dla osób z niepełnosprawnościami, jak przyciski (w tym opisane alfabetem Braille'a) informujące kierowcę o potrzebie rozłożenia ramy i użycia przyklęku, czyli pochylenia autobusu na prawa stronę.

Koszt zakupu 12 autobusów i wyszkolenia co najmniej 10 kierowców posiadających uprawnienia instruktora oraz 15 pracowników zaplecza technicznego w zakresie obsługi pojazdu określono na ponad 47 mln zł. Z miejskiego budżetu będzie pochodziło ok. 8,8 mln zł, pozostała część to dotacja i pożyczka. Bezzwrotna dotacja wyniesie 13,44 mln zł i pokryje 35 proc. kosztów zakupu pojazdów. Pieniądze trafią do Warszawy w trzech częściach: 1,120 mln zł w 2024 roku; 11,648 mln i 672 tys. w 2025 r. Na pozostałą część miasto zaciągnie preferencyjnie oprocentowaną pożyczkę. Kwota pożyczki to 24,96 mln zł. Zostanie uruchomiona w dwóch transzach: 2,08 mln w roku 2024 i 22,880 mln zł w roku 2025. Spłata jest planowana w latach 2026-2036.

Przez centrum stolicy

Projekt będzie realizowany przez Zarząd Transportu Miejskiego. Harmonogram zakłada, że w 2023 roku ogłoszony zostanie przetarg na zakup autobusów. Podpisanie umowy z dostawcą planowane jest pod koniec roku. Pierwszy autobus przyjechałby do stolicy rok później, a pozostałe 11 sztuk w pierwszych miesiącach 2025 roku. Autobusy będą własnością m.st. Warszawy i zostaną wydzierżawione miejskiemu operatorowi czyli Miejskim Zakładom Autobusowym. MZA zajmą się ich obsługą – mają specjalistyczne zaplecze techniczne, ładowarki zajezdniowe, techników znających tajniki elektrycznego napędu. Pojazdy będą stacjonować – po cztery sztuki – w zajezdniach Woronicza, Ostrobramska oraz Stalowa i stamtąd będą kierowane na trasy w ramach umowy przewozowej zawartej z MZA. Dzięki „czystym" autobusom największe efekty ekologiczne można osiągnąć na trasach przebiegających przez teren zabudowy śródmiejskiej, gdzie jest największy ruch i trzeba ograniczać emisję spalin. Wstępny plan zakłada, że nowe elektryki obsłużą linię 136, czyli pojadą: Ostroroga – Górczewska – al. Prymasa Tysiąclecia – Żwirki i Wigury – Wołoska – W. Rzymowskiego – W. Surowieckiego – Natolin. Będą mogły być kierowane także na inne trasy ale z zastrzeżeniem, że muszą być to linie przebiegające przez centralne rejony Warszawy. Na obu pętlach będą zamontowane ładowarki. Nowe autobusy pozwolą na wycofanie z ruchu 12 najstarszych przegubowców z silnikami Diesla.

Miasto stale inwestuje żeby warszawska komunikacja miejska była jak najbardziej przyjazna środowisku. Autobusy spalinowe są sukcesywnie zastępowane przez pojazdy nisko- i zeroemisyjne – hybrydy, gazowce i elektryki. Do 2030 r. liczba autobusów o napędzie konwencjonalnym zmniejszy się o połowę.

Projekt pn. „Zakup 12 autobusów niskoemisyjnych dla m.st. Warszawy" jest dofinansowany ze środków krajowych Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w ramach programu priorytetowego nr 6.3 „Zielony Transport Publiczny".

Tytuł projektu: „Zakup 12 autobusów niskoemisyjnych dla m.st. Warszawy"

Wartość projektu: 47 232 000,00 zł

Wkład m.st. Warszawy: 8 832 000 zł

Wartość dofinansowania ze środków krajowych: 38 400 000,00 zł w tym:

- *wartość Dotacji: 13 440 000,00 zł*
- *wartość Pożyczki: 24 960 000,00 zł*

Beneficjent: Miasto Stołeczne Warszawa

Jednostki realizujące projekt: Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie



Podsumowujemy 2022: kompleksowe porządki dla bezpieczeństwa pasażerów

Regularne mycie wiat, usuwanie pseudograffiti, porządki na ulicach i torowiskach oraz tysiące roślin na pętlach. Zarząd Oczyszczania Miasta podsumowuje swoje działania w 2022 roku na rzecz estetyki miasta i bezpieczeństwa pasażerów komunikacji miejskiej.

W czystym otoczeniu milej jest oczekiwać na przyjazd autobusu czy tramwaju. Dlatego Zarząd Oczyszczania Miasta (ZOM) przez cały rok kompleksowo zajmuje się utrzymaniem porządku na przystankach i pętlach komunikacji miejskiej. Poza walorami estetycznymi regularne porządki wpływają na bezpieczeństwo pasażerów, pieszych i użytkowników dróg.

Woda w użyciu

Kiedy tylko wiosną temperatury idą w górę i nie ma ryzyka przymrozków, ZOM rozpoczyna regularne mycie wiat. Ekipy porządkowe wodą pod ciśnieniem myją nie tylko szyby i dach, ale też gabloty oraz ławki – dotyczyło to w minionym roku 4,4 tys. miejsc. Najczęściej czyszczone były wiaty w Śródmieściu – każda po 5 razy. Do tego ZOM regularnie usuwał pseudograffiti. Pozbycie się szpecących napisów wymaga użycia nie tylko wody, lecz także preparatów, które zlikwidują ślady po farbach i markerach. Bazgroły usunięto z 5 tys. przystanków.

Specjalne porządki

Są takie przystanki, które ze względu na swoją specyfikę wymagają specjalnego podejścia. Czyszczenie stalowo-szklanej konstrukcji na pętli przy Dworcu Centralnym to wyzwanie logistyczne, a do sprzątania używany jest sprzęt do prac na wysokościach. Porządki na mokro dotyczą również ławek, słupków, tablic rozkładowych i chodników. Wielkie mycie pętli odbyło się w zeszłym roku dwa razy.

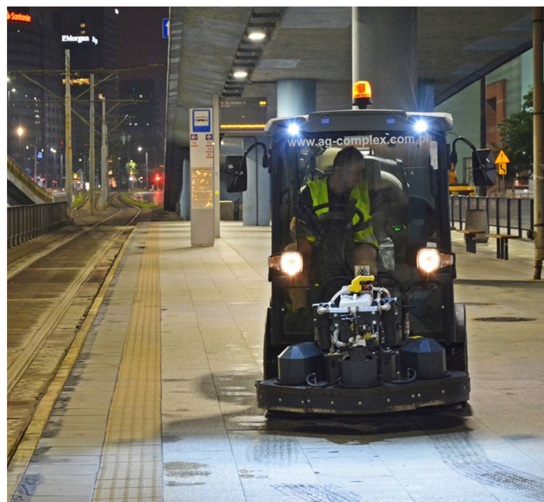
W miejsca reprezentacyjne ZOM wysyła szorowarkę, czyli pojazd, który czyści chodniki na mokro. Tak działo się przy Krakowskim Przedmieściu i Świętokrzyskiej. Szorowarka jest też wykorzystywana na przystankach tramwajowych przy Dworcu Centralnym, których powierzchnia to ponad 2 tys. m kw. Od wiosny do jesieni ZOM umył te miejsca 24 razy.

Przez cały rok grupy szybkiego reagowania ZOM podejmują działania w przypadku takich nagłych zanieczyszczeń przystanków jak rozbite szkło czy nielegalne ogłoszenia. Do intensywnie zabrudzonych chodników wysyłane są ekipy porządkowe wyposażone w myjki ciśnieniowe. Tak było na przystankach np. w pobliżu metra Ratusz Arsenał czy parku Praskiego. Interwencyjne mycie odbyło się w zeszłym roku 6 razy.

Czyste ulice i torowiska

Od wiosny do jesieni Zarząd Oczyszczania Miasta regularnie sprząta w Warszawie 1,3 tys. km ulic i torowisk. Te prace prowadzone są każdej nocy, a na dokładne wyczyszczenie tras potrzebny jest tydzień. W zeszłym roku ulice zostały posprzątane 38 razy, a torowiska - 115 razy.





– Regularne czyszczenie ulic i torowisk to nie tylko podnoszenie poziomu estetyki miasta, ale to przede wszystkim poprawa bezpieczeństwa użytkowników dróg, w tym w ogromnej mierze pasażerów komunikacji miejskiej. Kolejną korzyścią, która płynie z tego, że porządki na drogach wykonywane są zawsze przy użyciu wody, jest to, że sprzątanie na mokro ogranicza wzbijanie się kurzu i pyłów, co korzystnie wpływa na jakość powietrza. Ma to swoje przełożenie na zdrowie i komfort życia mieszkańców stolicy. – mówi Tadeusz Jaszczołt, dyrektor Zarządu Oczyszczania Miasta w Warszawie.

Alert zima

Zima to szczególny czas organizacji prac służb oczyszczania. W przypadku wystąpienia zimowych warunków pogodowych priorytetem jest zadziałanie w taki sposób, aby pasażerowie, piesi i użytkownicy dróg mogli w jak najbezpieczniejszy sposób poruszać się po mieście. W przypadku opadów śniegu ekipy porządkowe z szuflami w pierwszej kolejności są kierowane na węzły komunikacyjne, w okolice metra, na schody i kładki. Ich zadaniem jest odśnieżenie, a następnie zabezpieczenie nawierzchni poprzez posypanie jej piaskiem. Przy innych warunkach pogodowych i dodatnich temperaturach przystanki są zamiatane, a nawet myte. Rodzaj prac zawsze jest dostosowany do aktualnej aury.

Pętle w zielni i kwiatach

ZOM dba o pętle komunikacji miejskiej pod kątem czystości, ale również pielęgnacji miejskiej zieleni. Mieszkańcy Warszawy mogli podziwiać w ubiegłym roku na krańcowych przystankach kompozycje, które tworzyło 29 tys. kolorowych roślin. Aranżacja kwietników zmieniała się wraz z porami roku. Wiosną, kiedy zrobiło się cieplej, pasażerowie podziwiali kompozycje z kolorowych bratków. Wtedy to na kaskadowych konstrukcjach dominowały aranżacje z niebieskich i żółtych kwiatów, w barwach Ukrainy. Latem królowały begonie i pelargonie w zestawieniu z ozdobnymi trawami i ażurowymi gaurami. Nowością były begonie w odmianie Beluga, które w pomarańczowej i żółtej wersji pierwszy raz pojawiły się na pętli Esperanto. Ostatnia zmiana ukwiecenia nastąpiła jesienią. Na pętlach ogrodnicy posadzili wrzosy, wrzośce i kapusty ozdobne.

Systematycznie i kompleksowo

Warszawa ma jedne z najwyższych standardów czystości, na co zwracają uwagę nie tylko polscy, ale i zagraniczni turyści. Utrzymanie porządku w przestrzeni publicznej jest możliwe dzięki sprawnej organizacji i kompleksowej realizacji zlecanych przez ZOM prac porządkowych. Nagłe zaśmiecenia, o które łatwo w tak ogromnym mieście, usuwane są w systemie interwencyjnym przez Pogotowie Porządkowe ZOM. Prace realizowane przez firmy zewnętrzne oraz poziom czystości miasta podlega kontroli wspólnych patroli ZOM i Straży Miejskiej. Uwagi dotyczące czystości mieszkańcy mogą zgłaszać całodobowo do Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115. ▪



Gramy z WOŚP. Chcemy wygrać z sepsą!

Dzień w Zarządzie Transportu Miejskiego i wspólne „robienie" Warszawskiego Transportu Publicznego? Przejazd w kabinie maszynisty pociągu Szybkiej Kolei Miejskiej? A może fragment szyny tramwajowej z ulicy M. Kasprzaka, rozsławionej w filmie „Nie lubię poniedziałku"? Zachęcamy do grania z Wielką Orkiestrą Świątecznej Pomocy i wzięcia udziału w licytacjach wydarzeń i przedmiotów przekazanych przez ZTM i stołecznych operatorów.

Zapraszamy do wzięcia udział u licytacjach przygotowanych przez Zarząd Transportu Miejskiego, Metro Warszawskie, Miejskie Zakłady Autobusowe, Szybką Kolej Miejską, Tramwaje Warszawskie i Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej. Do zgarnięcia są: „Dzień w ZTM", Warszawskie Karty Miejskie z 30-dniowymi biletami, plakat przygotowany z okazji jubileuszu 30-lecia ZTM, album o budowie drugiej linii metra, dzień z funkcjonariuszami nadzoru ruchu MZA, „Dzień w SKM", przejazd w kabinie Warsolino, wycieczka najstarszym warszawskim tramwajem, statuetka – fragment szyny z torów tramwajowych przy ul. M. Kasprzaka oraz kolacja w zabytkowym tramwaju z trenerem i kapitanem koszykarskiej drużyny Legii. A w dniu finału będzie można wybrać się na przejażdżkę zabytkowymi autobusami i tramwajami uruchomionymi przez Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej.

Dzień w ZTM, serduszkowe karty i „trzydziestoletni" plakat

„Dzień w ZTM" to możliwość spędzenia dnia w siedzibie organizatora transportu publicznego w Warszawie, drugiego największego takiego systemu w Polsce. Zwycięzca licytacji spotka się z dyrektorką ZTM, odwiedzi centralę ruchu – czyli miejsce, z którego przez całą dobę nadzorowany jest Warszawski Transport Publiczny, Punkt Obsługi Pasażerów oraz dyspozytornię na węźle przesiadkowym Młociny. Będzie mógł także sprawdzić, jak poradzi sobie z układaniem rozkładów jazdy czy nadzorowaniem komunikacji z pokładu radiowozu.

Aby dołączyć do licytacji, wystarczy wejść na stronę aukcji „Dzień w ZTM".

Przygotowano także trzy unikalne Warszawskie Karty Miejskie z 30-dniowym biletem ważnym w 1. i 2. strefie biletowej. Zostały ozdobione wyjątkowym wzorem – nie mogło zabraknąć serca kojarzonego z WOŚP-em od 30 lat. Stanowi ono tło dla niezwykle kolorowych zwierząt, które towarzyszą tegorocznemu finałowi.

Licytacje są dostępne odpowiednio na stronach:

- aukcja karty „Flaming",
- aukcja karty „Konik morski",
- aukcja karty „Ryba".

Miłośników komunikacji miejskiej oraz osoby lubiące dekorować swoje mieszkania unikatowymi



DZIEŃ W ZTM

Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie zaprasza do licytowania aukcji – Dzień w ZTM – poznaj kulisy pracy Warszawskiego Transportu Publicznego.

Cena wywoławcza aukcji to 300 złotych.

allegro





1. Warszawska Karta Miejska z niepowtarzalnym wzorem

Wygraj Warszawską Kartę Miejską z wgranym biletem 30-dniowym na pierwszą i drugą strefę z niepowtarzalnym wzorem graficznym. **Cena wywoławcza to 180 złotych.**

2. Dzień w ZTM

Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie zaprasza do licytowania aukcji – Dzień w ZTM – poznaj kulisy pracy Warszawskiego Transportu Publicznego. Zwycięzca licytacji m.in. spotka się z Dyrektorem ZTM, zobaczy codzienną pracę Centrali Ruchu, Punktu Obsługi Pasażerów czy Dyspozytorni w węźle Młociny. Będzie mógł razem z dyspozytorami uczestniczyć w nadzorze komunikacji miejskiej na terenie Warszawy, a także podejrzeć przygotowania do tworzenia nowych rozkładów jazdy linii autobusowych, Metra Warszawskiego, Szybkiej Kolei Miejskiej oraz tramwajowych.
Cena wywoławcza aukcji to 300 złotych.

3. Plakat okolicznościowy z okazji jubileuszu ZTM

Wygraj plakat okolicznościowy z numerem 1/100, przygotowany z okazji jubileuszu 30 rocznicy działalności ZTM. Plakat wydrukowany jest na papierze kredowym 200 g. w formacie 70x100 centymetrów.
Cena wywoławcza to 200 złotych.

ozdobami, zachęcamy do licytowania plakatu przygotowanego z okazji 30. rocznicy powołania ZTM. Pałac Kultury i Nauki – jeden z najbardziej rozpoznawalnych symboli Warszawy stał się tłem dla pojazdów WTP, zarówno tych najnowszych, jak i już nieobecnych na warszawskich torowiskach tramwajów typu 13N, pieszczotliwie nazywanych parówkami.

Aby zacząć licytować, wejdź na aukcję okazjonalnego plakatu ZTM.

Licytacje potrwają do 29 stycznia.

Encyklopedia metra

Do 8 lutego na stronie aukcje.wosp.org.pl potrwa licytacja albumu o rozbudowie drugiej linii metra. Wydawnictwo Metra Warszawskiego prezentuje ciekawostki na temat budowy jedynego w Polsce metra oraz dużo niepublikowanych wcześniej zdjęć dokumentujących poszczególne etapy prac. Obok materiałów wizualnych zamieszczono opisy technologii wykorzystanych podczas rozbudowy podziemnej kolei. Publikacja zawiera również opracowania naukowe autorstwa osób związanych z inwestycją.

Radiowozem przez Warszawę

Miejskie Zakłady Autobusowe zapraszają do spędzenia dnia w towarzystwie funkcjonariuszy nadzoru ruchu. Zwycięzca licytacji rozpocznie dzień w centrali ruchu warszawskiego operatora autobusowego. To miejsce z nowoczesnymi systemem zarządzania ruchem pojazdów, który pozwala m.in.: sprawdzić na mapie położenie wszystkich autobusów, w razie potrzeby nawiązać szybki kontakt z kierowcą oraz skontrolować temperaturę w autobusach czy poziom naładowania baterii w pojazdach elektrycznych. Po wizycie w centrali funkcjonariusze nadzoru ruchu zaproszą do służbowego radiowozu i zabiorą na miasto, aby sprawdzić na żywo funkcjonowanie komunikacji autobusowej. Licytacja „Dnia z funkcjonariuszami Nadzoru Ruchu MZA" będzie dostępna do 1 lutego.

Dzień z życia kolejarza

Szybka Kolej Miejska na początku stycznia rozpoczęła licytację „Dnia z SKM". Jej zwycięzca pojedzie na wycieczkę w kabinie pociągu SKM na wybranej przez siebie trasie oraz w swoim ulubionym składzie – elfie lub impulsie. W towarzystwie trzech osób towarzyszących odwiedzi stację techniczno-postojową, gdzie będzie można podejrzeć, jak wygląda obsługa i prace serwisowe taboru. Na zakończenie w ręce zwycięzcy trafi oprawione zdjęcie jednego z pociągów SKM. Licytacja zakończy się 2 lutego.

Moc atrakcji w warszawskich tramwajach

Tramwaje Warszawskie zachęcają do wzięcia udziału w licytacji przejazdu w kabinie motorniczego tramwaju Warsolino. To najnowocześniejsze warszawskie składy typu Hyundai 140N. Są cichsze od dotychczas eksploatowanych pojazdów, w pełni niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację i systemy elektronicznej informacji pasażerskiej.

Miłośników zabytkowego taboru zapraszamy do licytowania przejazdu najstarszym warszawskim



PLAKAT OKOLICZNOŚCIOWY Z OKAZJI JUBILEUSZU ZTM

Wygraj plakat okolicznościowy z numerem 1/100, przygotowany z okazji jubileuszu 30 rocznicy działalności ZTM. Plakat wydrukowany jest na papierze kredowym 200 g. w formacie 70x100 centymetrów.

Cena wywoławcza to 200 złotych.

allegro





WARSZAWSKA KARTA MIEJSKA Z NIEPOWTARZALNYM WZOREM

Wygraj Warszawską Kartę Miejską z wgranym biletem 30-dniowym na pierwszą i drugą strefę z niepowtarzalnym wzorem graficznym.

Cena wywoławcza to 180 złotych.

allegro



tramwajem. Podczas Nocy Muzeów, wspólnie ze znajomymi, będziecie mogli spędzić wyjątkowy czas w wagonie typu A z 1907 roku. Wagon został zaprojektowany w Niemczech, a w Polsce był wykorzystywany jako wagon liniowy w latach 1908-1957. Przetrwał dwie wojny światowe. Do dziś jest chlubą warszawskich tramwajarzy jako jedyny zachowany wagon tego typu, który pojawia się na stołecznych torach podczas szczególnych okazji.

Do wygrania jest także statuetka – fragment starej szyny tramwajowej z torowiska przy ulicy M. Kasprzaka. To torowisko „zagrało" w filmie „Nie lubię poniedziałku", w scenie, w której Bogdan Łazuka przemierza tory tramwajowe z kijem wekslowym w ręce.

Kibiców Legii Warszawa Koszykówka zapewne zainteresuje kolacja w zabytkowym tramwaju z trenerem drużyny Wojciechem Kamińskim i kapitanem Łukaszem Koszarkiem. Zwycięzca licytacji będzie miał okazję porozmawiać o taktyce zespołu, planach trenerskich i przygotowaniach do kolejnego sezonu na pokładzie wycieczkowego wagonu serii 105N – jednego z partii, która dotarła do Warszawy w 1975 roku.

Spotkajmy się w zabytkowym tramwaju i autobusie

W dniu finału – 29 stycznia Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej, we współpracy z Miejskimi Zakładami Autobusowymi i Tramwajami Warszawskimi, uruchomi specjalne linie autobusowe i tramwajową obsługiwane zabytkowym taborem.

Autobusy linii 31A będą kursowały na trasie: Metro Ratusz Arsenał 02 – gen. W. Andersa – Świętojerska – pl. Krasińskich – Miodowa – Krakowskie Przedmieście – Nowy Świat – Al. Ujazdowskie – al. J. Ch. Szucha – Bagatela – Al. Ujazdowskie – Łazienki Królewskie 02 (powrót: Al. Ujazdowskie - … - Miodowa – Kapucyńska – al. „Solidarności" – gen. W. Andersa).

Dla autobusów linii 31B będzie obowiązywała trasa: Ostroroga 05 – J. Ostroroga - Obozowa – Płocka – Górczewska – Leszno - al. „Solidarności" – Radzymińska – Gorzykowska – Handlowa – Unicka – Trocka – Metro Trocka 07.

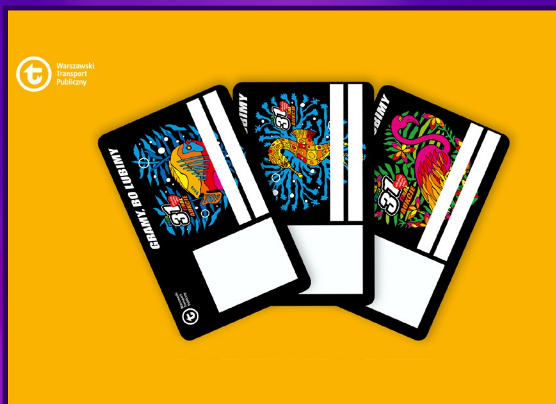
Do tramwajów linii 31T będzie można wsiąść na przystankach wzdłuż trasy: Koło – Obozowa – Młynarska – al. „Solidarności" – Targowa – al. Zieleniecka – al. J. Waszyngtona – Wiatraczna (powrót: Grochowska – J. Zamoyskiego – Targowa).

Pojazdami 31A i B oraz 31T będzie można podróżować bezpłatnie. Będą w nich dyżurowali wolontariusze ze sztabu KMKM, którzy będą zbierali datki na WOŚP.

Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej wystawił także na licytacje archiwalne tablice boczne linii tramwajowych i autobusowych oraz klubowy kalendarz. Szczegółowe informacje są dostępne na stronie kmkm.waw.pl.

Tegorocznemu finałowi będzie towarzyszyło hasło „Chcemy wygrać z sepsą! Gramy dla wszystkich - małych i dużych!", a zebrane podczas niego pieniądze zasilą konto Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. Środki z tegorocznej zbiórki zostaną przeznaczone na zakup dla szpitali sprzętu medycznego pozwalającego na szybką diagnostykę sepsy. Według Światowej Organizacji Zdrowia, w 2017 roku sepsę zdiagnozowano u 49 milionów ludzi na świecie, a 11 milionów zmarło z jej powodu. Szczegółowe informacje są dostępne na stronie wosp.org.pl.

Zobacz, co licytujesz



dostępne na aukcji ZTM



dostępne na aukcji TW



dostępne na aukcji TW

fot. w tle: https://newsroom.wosp.org.pl; Lukasz_Widziszowski_LCS_5304



dostępne na aukcji MZA

wielka orkiestra świątecznej pomocy

dostępne na aukcji MW





dostępne na aukcji SKM

fot. w tle: https://newsroom.wosp.org.pl; Lukasz_Widziszowski_LCS_5304



Coraz czystsze powietrze w Warszawie. Autobusy i buspasy robią różnicę

Po stołecznych ulicach jeździ obecnie 590 nisko- i zeroemisyjnych autobusów. Długość buspasów przekroczyła 82 kilometry. To dwa z wielu czynników, które przyczyniają się do stałej poprawy jakości powietrza.

Zgodnie z danymi opublikowanymi przez Urząd m.st. Warszawy, jakość powietrza w Warszawie w ciągu ostatnich 12 lat systematycznie się poprawia. Poziom pyłów zawieszonych PM 2,5 i PM 10 spada. W ubiegłym roku wyniki ze wszystkich stacji pomiarowych mieściły się w normie, czyli były poniżej poziomu 20 µg na metr sześć. dla PM 2,5 i poniżej 40 µg na metr sześć. dla PM 10.

Poprawa jakości powietrza jest wynikiem m.in. długofalowej polityki rozwoju transportu publicznego i zachęcania mieszkańców aglomeracji do zamiany samochodu na komunikację zbiorową. Obecnie trwa budowa ostatniego odcinka drugiej linii metra oraz nowych tras tramwajowych na Woli i do Wilanowa.

Hybrydowe, elektryczne i gazowe

Źródłem zanieczyszczenia powietrza w mieście jest, poza przestarzałymi piecami grzewczymi, transport drogowy. W 2017 roku została przyjęta mazowiecka uchwała antysmogowa, która wprowadziła zakaz używania kopciuchów od stycznia 2023 roku. W ciągu ostatnich 5 lat liczba przestarzałych kotłów w stolicy zmniejszyła się o około 10 tysięcy. To m.in. zasługa miasta, które wspierało mieszkańców dotacjami oraz samo inwestowało w likwidację kopciuchów w lokalach komunalnych. Od 2012 roku Warszawa inwestuje w nisko- i zeroemisyjny tabor autobusowy i rozszerza sieć buspasów. Pod koniec ubiegłego roku, w ramach Warszawskiego Transportu Publicznego, po ulicach kursowało 590 autobusów nisko- i zeroemisyjnych – hybrydowych, gazowych i elektrycznych. To ponad 26 proc. wszystkich autobusów znajdujących się w dyspozycji operatorów autobusowych.

Szlaki dla taboru o alternatywnych źródłach napędu przecierały w Warszawie od 2012 roku cztery autobusy Miejskich Zakładów Autobusowych Solaris Urbino o napędzie hybrydowym. Są one zasilane silnikiem spalinowym i elektrycznym, co pozwala na mniejsze o 22-24 proc. zużycie paliwa. Oznacza to zdecydowaną redukcję emisji spalin – tlenku węgla o ok. 39 proc., a dwutlenku węgla i związków węglowodoru o 90 proc. Nadwyżka energii pochodząca z hamowania jest gromadzona w bateriach zamontowanych na dachu autobusu.

Kolejna duża partia autobusów hybrydowych pojawiła się w Warszawie w 2016 roku. Były to pojazdy prywatnego operatora, firmy Arriva Bus Transport Polska. Potem, w 2018 roku na ulice wyjechały autobusy hybrydowe Mobilisu.

W 2015 roku w parku taborowym MZA pojawił się nowy typ autobusów niskoemisyjnych. Kupiono 35 wozów marki Solbus napędzanych gazem. Ten sposób zasilania gwarantuje niższą emisję cząstek stałych, co ma wpływ na ograniczenie smogu w miastach. W wyniku spalania gazu w komorze

silnika powstaje głównie dwutlenek węgla i woda przy całkowitym braku zadymienia. Dodatkowo spalają mniej paliwa niż pojazdy zasilane olejem napędowym.

W kolejnych latach MZA zawarły trzy duże umowy na dostawę wozów gazowych. Dokument podpisany w 2017 roku z MAN Bus & Truck dotyczył 110 autobusów, w 2020 roku z Solaris Bus & Coach – 100, a z Autosanem – 90 autobusów. Wszystkie pojazdy marki MAN i Solaris już wożą pasażerów, a dostawy Autosanów są sukcesywnie realizowane.

Autobusami gazowymi dysponują także operatorzy prywatni – Arriva i Michalczewski.

Historia wozów elektrycznych na warszawskich ulicach rozpoczęła się w 2015 roku od marki Solaris Urbino Electric. Autobusy elektryczne nie emitują spalin i zanieczyszczeń do środowiska naturalnego. Wyposażone są w asynchroniczne silniki trakcyjne i baterie litowo-jonowe, które zasilają układ napędowy oraz wyposażenie pojazdu – klimatyzację, ogrzewanie, wspomaganie kierownicy i sterowanie drzwiami.

Ilościową zmianę w zakresie taboru elektrycznego przyniosło podpisanie w 2019 roku umowy pomiędzy MZA a Solaris Bus & Coach na dostawę 130 autobusów elektrycznych. Rok później zaczęły kursować w barwach WTP. Dziś jest ponad 160 „elektryków".

Szybciej dzięki buspasom

Dziś w Warszawie są buspasy o długości przekraczającej 80 km. Mogą nich korzystać autobusy (na pasach autobusowo-tramwajowych autobusy i tramwaje), taksówki, pojazdy Miejskiego Transportu Osób Niepełnosprawnych, a z wybranych (docelowo ze wszystkich) motocykliści. Buspasy funkcjonują całodobowo lub w godzinach szczytów komunikacyjnych. W ubiegłym roku sieć stałych buspasów wydłużyła się o prawie 10 km.

Na początku 2022 roku dwukilometrowy pas autobusowy wytyczono w Dolinie Służewieckiej i al. gen. W. Sikorskiego. Odcinkiem tym kursują autobusy kilku linii, które w szczytach komunikacyjnych realizują ok. 40 kursów, a w międzyszczycie ok. 30. Przed wprowadzeniem buspasa odnotowywano opóźnienia od kilku do kilkunastu minut. Obecnie autobusy podjeżdżają na przystanki zgodnie z rozkładem jazdy.

Jesienią 7,5-kilometrowy buspas zagościł na ulicy Puławskiej, w obu kierunkach na odcinku od Poleczki do granic miasta. Jeżdżą nim autobusy ośmiu linii, które w ciągu godziny realizują ponad 20 kursów. Wraz z wprowadzeniem priorytetów dla komunikacji zbiorowej czas przejazdu autobusów rano w kierunku Mokotowa uległ zdecydowanemu skróceniu. Jednocześnie wzrosło zainteresowanie komunikacją zbiorową.

Oprócz buspasów stałych wytyczane są także tymczasowe na czas realizacji dużych miejskich inwestycji. Tak jest w przypadku budowy drugiej linii metra, remontu estakad nad Trasą Łazienkowską. W związku z najnowszą inwestycją – linią tramwajową do Wilanowa – autobusy mają priorytet na fragmentach ulic: Belwederskiej, Dolnej, Puławskiej i Jana III Sobieskiego.

Długość najdłuższych warszawskich buspasów przekracza 7 km. Pierwsze miejsce zajmuje pas biegnący ulicą Radzymińską, mostem Śląsko-Dąbrowskim i al. Solidarności na odcinku od ulicy Krynoliny do gen. W. Andersa. Mierzy ponad 7,7 km. Buspas o długości ponad 7,2 km jest od ulicy Szczęśliwickiej do Kanału Gocławskiego wzdłuż ulic: ppłk. M. Sokołowskiego „Grzymały", Kopińskiej, Wawelskiej, al. Armii Ludowej, mostu Łazienkowskiego i al. Stanów Zjednoczonych. Trzecie miejsce przypadło pasowi o długości 7,1 km wyznaczonemu w al. Stanów Zjednoczonych, na moście Łazienkowskim, w al. Armii Ludowej i na ulicy Wawelskiej na odcinku Ostrobramska – Grójecka. ■



Triumfalny powrót tramwajów

Nicea jest piątym co do wielkości miastem Francji. Położony nad morzem Śródziemnym ośrodek miejski zamieszkuje ok. 350 tysięcy osób. Ponadto każdego roku, w trakcie trwającego kilka miesięcy sezonu letniego, południowe wybrzeże Francji odwiedzają tysiące turystów z całej Europy. Spora gęstość zaludnienia wymaga sprawnej komunikacji, a ta w Nicei funkcjonuje na medal i wciąż się dynamicznie rozwija.

Pół wieku przerwy od tramwajów

Komunikacja miejska na francuskie lazurowe wybrzeże powróciła z przytupem. W 2007 roku, po 54 latach przerwy, przywrócono tu funkcjonowanie tramwajów. Pierwsza linia o długości 8,7 km połączyła północne dzielnice Nicei ze ścisłym centrum, starym miastem i wybrzeżem. To był jedynie zalążek sieci, która dziś liczy trzy linie i ponad 24 kilometry tras. Miejska komunikacja szynowa we współczesnej formie jest przede wszystkim szybka, nowoczesna i dostępna dla wszystkich grup pasażerów. Cena przejazdu również zachęca – za bilet przesiadkowy, ważny 74 minuty, zapłacimy nawet 1 euro. Nicea jest jednym z wielu francuskich miast, które po masowej likwidacji komunikacji tramwajowej w połowie XX wieku ją przywracają. W takim razie dlaczego w latach 50-tych ubiegłego wieku zlikwidowano ten środek transportu całkowicie? Jak wyglądała sieć tramwajowa na lazurowym wybrzeżu w pierwotnym kształcie?

Tramwaje aglomeracyjne i międzynarodowe

Otóż… całkiem okazale. Pierwsze tramwaje konne kursowały po Nicei już w 1879 roku. Dwadzieścia lat później sieć zelektryfikowano – wówczas można było już mówić o aglomeracyjnych połączeniach tramwajowych. Tory docierały wówczas daleko poza granice administracyjne Nicei – po wschodniej stronie linia biegła wzdłuż wybrzeża, przez Beaulieu i Monte Carlo w Monako do Mentony, zaś zachodnia nitka prowadziła początkowo





do Cannes, następnie wydłużono ją do Cagnes-sur-Mer. W 1930 roku łączna długość sieci tramwajowej na lazurowym wybrzeżu liczyła 144 kilometry. Po sieci kursowało wówczas 11 linii i, co ciekawe, część tramwajów była wykorzystywana również do przewozów towarowych.

Co się w takim razie wydarzyło, że zaledwie 23 lata później po nicejskiej aglomeracji nie kursował już żaden tramwaj? Przyczyna była dość prozaiczna – wielki „boom" na samochody. Francuzi transportem indywidualnym zachłysnęli się na tyle mocno, że tramwaje po prostu zaczęły przeszkadzać. Postępująca rozbudowa dróg, przecinających istniejące torowiska, sukcesywnie prowadziła do zamykania kolejnych linii, począwszy już od lat 30-stych XX wieku. Tramwaje były zastępowane autobusami – proces likwidacji przebiegał na tyle sprawnie, że już w 1953 roku ostatecznie zamknięto ostatnie czynne odcinki sieci.

Dobre nowego początki

Początki XXI wieku to okres dynamicznego rozwoju transportu publicznego w Europie. Zwłaszcza we Francji odbudowa historycznych sieci przebiegała wyjątkowo sprawnie – na mapie kraju ponownie zaczęło funkcjonować kilkanaście systemów tramwajowych. Szeroko zakrojone plany odbudowy nie ominęły Nicei – prace nad odtwarzaniem sieci tramwajowej rozpoczęto w 1998 roku, by dziesięć lat później uroczyście otworzyć pierwsze 8,7 km torowiska. Tramwaje połączyły północne dzielnice Le Ray, Liberation i St Sylvestre ze ścisłym centrum i wybrzeżem. Następnie, wzdłuż ukrytej w podziemiu rzeki Paillon, jadą do dworca kolejowego Pont Michel i szpitala Pasteur.

Nowa trasa została obsłużona przez niskopodłogowe, jednoprzestrzenne i dwukierunkowe wagony Citadis 302. Linię wytyczono przez reprezentacyjną aleję Jeana Medecina, z której usunięto ruch kołowy, oraz przez place Massena i Garibaldiego. Na wyposażonych w biletomaty przystankach zadbano o informację pasażerską.





Kolejny, spory odcinek sieci zakładał połączenie miejskiego portu Limpia z centrum i nicejskim lotniskiem, zlokalizowanym na zachodnich rubieżach miasta. Nowe kilometry torów oddano do użytku w 2018 roku. Inwestycję przeprowadzono z rozmachem – pod ścisłym centrum trasa przebiega w tunelu – właściwie można ją podciągnąć pod „nicejskie metro". Tramwaje rozpędzają się do ponad 70km/h i przemierzają podziemny odcinek w zaledwie kilka minut. Na trasie w dwóch miejscach można przesiąść się na „jedynkę" – jednak obie linie nie są ze sobą połączone, co sprawia, że Nicea ma właściwie dwie oddzielne sieci tramwajowe.

Centrum Nicei od lotniska dzieli 13 przystanków – tramwaj, po zielonym torowisku, pokonuje ten odcinek w 20 minut. Przystanki znajdują się bezpośrednio przy wejściu do obu terminali, a przejazd między nimi jest bezpłatny. Z lotniska do dzielnicy Saint-Isidore kursują jeszcze tramwaje linii 3, która ma w sumie 10 przystanków.

Ciekawostka - na trasach linii 2 i 3 tramwaje nie korzystają z pantografów (poza tunelami nawet nie ma sieci trakcyjnej). Składy ładują się przez 20 sekund podczas postoju na każdym przystanku i korzystają z energii z superkondensatorów.

Bilet za 1 euro

Jak na francuskie warunki, przejazd komunikacją miejską jest bardzo ekonomiczny – jednorazowy bilet kosztuje 1,5 euro, zaś jeśli kupimy 10 przejazdowy pakiet (na okaziciela), za jednostkowy przejazd płacimy zaledwie 1 euro. Konkurencyjna cena, dobry czas przejazdu i wysoka częstotliwość kursowania wszystkich linii sprawiają, że nicejskie tramwaje cieszą się sporą popularnością wśród mieszkańców i turystów.

W planach jest rozbudowa sieci o kolejne odcinki. Patrząc na tempo rozwoju tego środka transportu, najpewniej w najbliższych latach możemy spodziewać się kolejnych kilometrów linii tramwajowych na lazurowym wybrzeżu. ■

Rozkład powie wiele

Każdy pasażer Warszawskiego Transportu Publicznego stanął kiedyś przed tablicą z rozkładem jazdy. To stosunkowo niewielkie kartki, ale w gąszczu liczb, nazw i znaczków jest wiele przydatnych informacji, które ułatwią podróż.

Dlaczego warto się z tymi podpowiedziami zapoznać? Powód jest prosty. Sieć Warszawskiego Transportu Publicznego jest bardzo rozbudowana – są tramwaje, podziemna kolej a trasy autobusów często wybiegają daleko poza miasto. To drugi co do wielkości taki system w Polsce, więc przyda się każda podpowiedź jak on działa.

Przystanków w sieci WTP jest ponad 6,2 tys., z których każdego dnia odjeżdżają z nich dziesiątki pojazdów. Rzadko zdarza się, żeby funkcjonował układ jeden przystanek – jedna linia. Dlatego pasażer, który bez zastanowienia wsiada do pierwszego podjeżdżającego pojazdu, a potem podróżuje ze wzrokiem wbitym w ekran telefonu komórkowego bądź czytnika e-booków, całkiem sporo ryzykuje.

Autobus lub tramwaj może mieć np. trasę objazdową, wytyczoną na weekend z powodu remontu, budowy, zgromadzenia publicznego itp. Może też być tak, że nagle pasażer sobie uświadomi, że jest w całkiem innej części Warszawy niż zakładał, albo przegapił żądany przystanek. A jeśli zagapi się na wystarczająco długą chwilę, to może wyjechać poza stolicę do jednej z podwarszawskich miejscowości i wtedy, szukając sposobów powrotu, już na pewno zapozna się z treścią informacji udostępnionych na przystanku. Co więc można tam znaleźć?

Trasa, przystanki, niska czy wysoka podłoga

Na pierwszy rzut oka wybijają się tak oczywiste i niezbędne informacji jak numer linii oraz jej typ, zwłaszcza w przypadku linii autobusowych, które mogą być zwykłe, przyspieszone czy też nocne. Czasami, z różnych powodów, wyjeżdżają na trasy linie zastępcze (tramwajowe, autobusowe) i taka informacja też jest na rozkładzie.

Jeśli jest to zastępcza linia, np. uruchamiana na weekend z powodu krótkich remontów i z góry wiadomo, kiedy wszystko wróci do normy, to w dolnej części rozkładu znajdzie się informacja, do kiedy taki rozkład obowiązuje. Jeśli linia ma funkcjonować dłużej (bez określonej daty zakończenia) to jej nie będzie tylko pojawi się dzień, od którego taki rozkład zostaje wprowadzony. To może się okazać szczególnie istotne na początku jego obowiązywania, gdy pasażerowie są przyzwyczajeni do innych godzin odjazdów lub tras autobusów lub tramwajów odjeżdżających z ich przystanku. Pod rozkładem znajduje się też ważna informacja, kiedy autobusy danej linii nie kursują, np. w Boże Narodzenie, Nowy Rok czy Święta Wielkanocne.

Na rozkładzie znajdziemy też informację o kierunku jazdy autobusu, bo zdarza się, że z tego samego przystanku pojazdy odjeżdżają w różne strony. A skoro o kierunkach mowa, to oczywiście z rozkładu można też odczytać trasę czyli ulice, którymi jedzie pojazd WTP i nazwy przystanków, na których się zatrzymuje. A jeśli autobus wyjeżdża poza Warszawę? Wtedy na rozkładzie pojawi się znacznik przystanku granicznego, a pod nim napis „2 strefa" i nazwa miejscowości wraz z nazwą ulic.



Na rozkładzie podane są godziny i minuty odjazdów z przystanku a także - w przypadku tramwajów - wyszczególnienie, które kursy są realizowane przez pojazdy niskopodłogowe. Na ich rozkładach pojawia się „kropka" lub „kwadrat". Jeżeli większość stanowią kursy realizowane przez tramwaje niskopodłogowe, to „kropka" przy godzinie odjazdu będzie oznaczała kurs pojazdem wysokopodłogowym. Natomiast „kwadrat" na rozkładzie jazdy linii obsługiwanej w większości przez tramwaje starszego typu, z wysoką podłogą, oznacza kursy obsługiwane przez tramwaje niskopodłogowe.

W przypadku niektórych linii mogą się pojawiać informacje o kursach skróconych (np. litera „W" dla linii 521 oznaczająca kursy do ronda Wiatraczna) bądź podjazdach do przystanków, do których w innych godzinach autobus nie dociera – tak jest np. w przypadku autobusów podjeżdżających pod szkoły. Im bliżej świąt Bożego Narodzenia, tym pilniej trzeba też wypatrywać znaku „#". To informacja, że dany kurs nie będzie się odbywał w Wigilię i trzeba zaplanować podróż inaczej.

Każdy przystanek ma swoją nazwę z liczbą. Dwie cyfry są dodawane zgodnie z ogólną zasadą: na ulicach przebiegających w kierunku północ-południe numery parzyste mają przystanki w kierunku północnym, a numery nieparzyste - te w kierunku południowym. Na ulicach przebiegających w kierunku wschód-zachód numery parzyste mają przystanki w kierunku „od Wisły", a numery nieparzyste w kierunku „do Wisły".

Zespoły przystankowe (grupy przystanków o tej samej nazwie, różniących się numerami) są niekiedy rozległe, zwłaszcza te zlokalizowane przy węzłach przesiadkowych, np. przy Dworcu Centralnym, Dworcu Wileńskim, stacji metra Politechnika czy pl. Unii Lubelskiej. Odległości pomiędzy przystankami najdalej położonymi w tego rodzaju zespołach przystankowych bywają większe niż w innych, mniejszych zespołach. Wspólna nazwa daje jednak czytelną informację dla pasażerów, że każda linia obsługująca choć jeden przystanek w takim zespole daje możliwość przesiadki w obrębie danego węzła. Stosowanie zasady ich numeracji powoduje, że siłą rzeczy funkcjonują zespoły przystankowe, w których numery przystanków nie są kolejne, np. są numery 01, 02 i 04, a nie ma numeru 03.

Jak się to robi?

Wszystko, co powyżej to efekt końcowy czyli wydruk na kartce papieru który jest na przystanku. Jednak przygotowanie takiego rozkładu jazdy wymaga skomplikowanej i dokładnej pracy „na zapleczu". Najprostsze zmiany rozkładu, kiedy do opracowania jest jeden wariant trasy, zajmują około 30 minut, ale jeśli rozkład jest skomplikowany, a zmiana trasy zawiera np. podjazdy do określonych przestanków tylko w niektórych kursach, to na pracę nad jedną linią trzeba nawet i sześciu godzin.

Taki sterownik to układ różnych cyfr i symboli, opisujących ulice i poszczególne przystanki w zespole przystankowym, ich charakter, dzielnice warszawskie. Jeśli trasa autobusu wiedzie do okolicznych miejscowości, to pojawią się również symbole literowe. Jeśli w danym rozkładzie jazdy jest wiele wariantów trasy, to w programie komputerowym są one opisane symbolami literowymi, przyporządkowanymi do poszczególnych tras – przy czym nie mogą się one powtarzać. Te symbole widzą później pasażerowie, czytający rozkład i dzięki temu mogą się zorientować, jakim ulicami pojedzie autobus, na który właśnie czekają na przystanku.

Oczywiście, niezbędne jest też oznaczenie „przystankowego zespołu startowego" albo ulicy, z której ruszają pojazdy (odpowiednia kombinacja symboli), a jeśli na danej trasie funkcjonują objazdy, to analogicznie – koniecznie trzeba określić początek i koniec objazdu. W przypadku kursów skróconych, albo przekraczających granice stref biletowych trzeba w systemie nanieść odpowiednią informację – i to też jest zadanie osoby przygotowującej rozkład. Zakodowanie takich informacji jest niezbędne, bo korzystają z nich przewoźnicy – rozkłady wyświetlane są także na wyświetlaczach w pojazdach, w Systemie Informacji Liniowej. ▪



Tramwaj, który nie zasypiał

Warszawa nie chciała kłaść się spać, więc także w środku nocy potrzebowała sprawnej komunikacji miejskiej. Na początku ten obowiązek wzięły na siebie tramwaje.

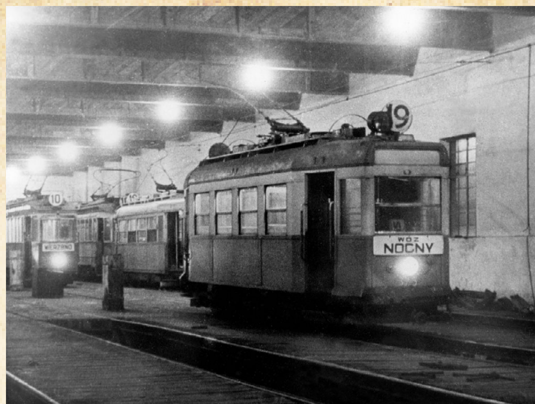
Przedwojenna stolica Polski nazywana była Paryżem północy, choć zdarza się, że niektórzy podważają ten przydomek i wskazują na duże obszary biedy w stolicy odrodzonej Polski. Nie zmienia to jednak faktu, że w tamtych czasach życie toczyło się do późna, a nawet do rana. Warszawiacy szli do lub wracali z pracy, wyruszali do wykwintnej restauracji lub podejrzanej spelunki, wracali z kabaretu, teatru czy kina. Byli też pasażerowie pociągów nocnych, którzy przyjeżdżali do stolicy i albo chcieli zdążyć na przesiadkę, albo dojechać do mieszkania, a nie było ich stać na taksówkę czy dorożkę.

Najpierw na Sylwestra

Jakiekolwiek były powody niespania warszawiaków, komunikacja nocna stawała się niezbędna. W latach 20. i 30. XX wieku podstawą transportu publicznego w Warszawie były tramwaje i to od nich zaczęła się historia linii nocnych. Pod koniec 1921 roku nie można było dłużej zwlekać. Zbliżał się sylwester, więc urzędnicy miejscy zadecydowali o uruchomieniu nocnej linii tramwajowej, mającej odwieźć warszawiaków do domów po zabawie - oczywiście nie za darmo, ale za odpowiednią zapłatą.



fot. archiwum Tramwajów Warszawskich
Wagon typu N z I serii produkcji, zajezdnia Wola
lata 50. XX w.



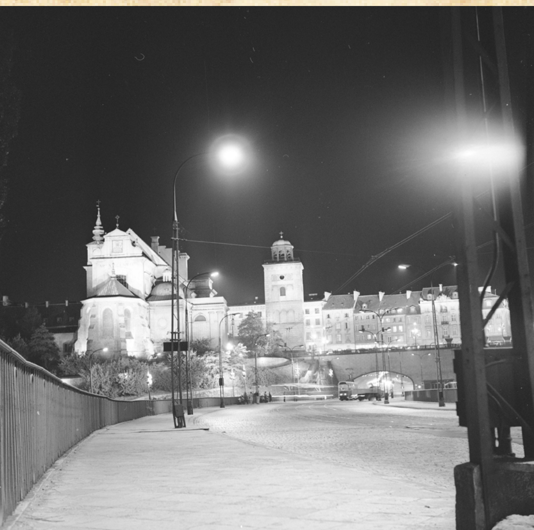
fot. archiwum Tramwajów Warszawskich
Wagony typu L (linia nr 10), K (drugi od prawej) i H (linia 19)
1946 - 1955

Być może mieli w tym trochę własnego interesu, bo „Kurier Warszawski" w Nr 355/1921 zapowiadał zabawę sylwestrową w salach Kasyna urzędników państwowych, która wedle opisu dziennikarskiego „zapowiadała się doskonale". Polski Klub Artystyczny zapowiadał szereg niespodzianek. Z kolei, zgodnie z tradycją „w szerokich kołach towarzyskich" doszło do porozumienia, że noc sylwestrową spędzą w Teatrze Wielkim i Salach Redutowych. Podobno chętnych było tak wielu, że brakowało biletów. Nic dziwnego zatem, że te rejony Warszawy postanowiono objąć nocną komunikacją.

W dniu 31 grudnia 1921 roku „tytułem próby na 1 tydzień" uruchomiono linię oznaczoną numerem 10, łączącą Plac Teatralny z Placem Zbawiciela (przez Krakowskie Przedmieście, Nowy Świat, Aleje Jerozolimskie i Marszałkowską). Próba wypadła na tyle pomyślnie, że już 3 stycznia 1922 r. linię nr 10 przedłużono po moście Kierbedzia do Dworca Wileńskiego, a 14 stycznia tego roku dodano drugą linię nocną (oznaczoną numerem 20), którą można było dojechać z Placu Zbawiciela na bliską Wolę, czyli do skrzyżowania ulic Chłodnej i Żelaznej.

Zresztą, bawiono się nie tylko w tych miejscach, ale i w wielu innych salach i klubach, i nie przeszkodził nawet bojkot ogłoszony przez restauratorów warszawskich („Kurier Warszawski" Nr 355/1921), którzy sylwestrów nie organizowali, bo wypadał w nocy z soboty na niedzielę, a wtedy prawo zabraniało sprzedaży alkoholu (w końcu jeszcze do niedawna II Rzeczpospolita znajdowała się w stanie wojny), ale widocznie inni się tym zakazem nie przejmowali.

Komunikacja nocna okazała się sukcesem co zaowocowało dalszą rozbudową sieci. Widać było, że warszawiacy takiej usługi potrzebowali. Obie linie nocne, czyli 10 i 20 wydłużono 16 grudnia 1922 roku. Tak pisał o tym „Kurier Warszawski" w nr 345/1922:



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/40/0/14/40 (syg. daw. 40-W-40-14)
Tramwaj Konstal 13N wjeżdżający do tunelu Trasy W-Z
20.08.1971

Wagony linji nocnych nr. 10 i 20, począwszy od nocy z 16-go na 17-ty b. m. odchodzić będą z pl. Zbawiciela, a nie z placu Unii Lubelskiej, przyczem linja nr. 20 przedłużona będzie od rogu ul. Chłodnej i Żelaznej do rogu ul. Chłodnej i Okopowej; linja zaś nr. 10 od rogu ul. Zygmuntowskiej i Targowej do zbiegu ul. Inżenierskiej i Wileńskiej. (pisownia oryginalna – przyp. aut.).

W kolejnych latach, przy okazji balów sylwestrowych, uruchamiano dodatkowe kursy nocne, żeby ułatwić powroty rozbawionym warszawiakom. Warto jednak odnotować zmianę z 11 maja 1925 roku, kiedy Dyrekcja Tramwajów Miejskich postanowiła uruchomić tzw. kursy wypadowe linii nr 10 do Dworca Wschodniego. Dzięki temu pasażerowie nocnych pociągów mogli dojechać do centrum miasta, a nawet na Mokotów, bo drugi kraniec linii znajdował się przy Placu Unii Lubelskiej. Rok później, „dla wygody pasażerów", skierowano do Dworca Wschodniego wszystkie kursy linii nr 10.

System z dwiema liniami nocnymi utrzymał się zasadniczo przez kilka następnych lat. Dwa razy uruchamiano jeszcze trzecią linię tramwajową nr 30, ale za każdym razem była ona likwidowana po kilku miesiącach. W 1928 r. Dyrekcja Tramwajów Miejskich lojalnie informowała, że tramwaje będą jeździć tylko w sezonie letnim między Placem Muranowskim a Placem Teatralnym. Dzięki temu można się było bawić do późnych godzin nocnych, bo ostatni tramwaj na południe wyruszał w dni świąteczne o godzinie 2:08, a w przeciwnym kierunku nawet o 4:02.

Coraz więcej tras

Lata nachodzącego kryzysu gospodarczego nie sprzyjały rozwojowi transportu publicznego. Rozrastająca się stolica potrzebowała jednak sprawnej komunikacji nie tylko za dnia, ale i w nocy, bo niektóre fabryki położone były na obrzeżach i pracowały w trybie zmianowym.

Kolejny raz wróciła tramwajowa linia 30. W listopadzie 1932 roku tramwaje zaczęły kursować między Placem Trzech Krzyży a Placem T.W. Wilsona. Kilka miesięcy później, w styczniu 1933 roku, południowy odcinek trasy został skrócony – wozy ruszały spod pomnika Adama Mickiewicza. Rozwijała się również komunikacja na linii wschód – zachód. Uruchomiane zostały linie „Ekstra A – Wolska" i „Ekstra A – Rakowiec". Pierwsza startowała z ulicy Młynarskiej, a druga z zajezdni Rakowiec (ta zajezdnia była przy ulicy Opaczewskiej na Ochocie, dziś nie ma po niej śladu – są tu budynki mieszkalne i Szkoła Podstawowa nr 175) i obie kończyły swój bieg przy fabryce Skody na Okęciu. Chodziło o to, żeby ułatwić życie pracownikom wieczornej, nocnej i porannej zmiany

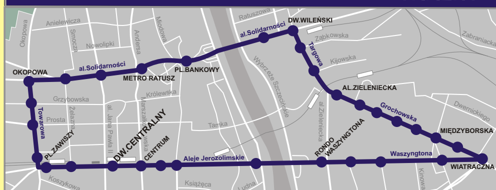
NOWA LINIA NOCNA

640

LINIA NOCNA TRAMWAJOWA

KURSUJE: piątek/sobota, sobota/niedziela
oraz niedziela/poniedziałek,
a od sylwestra do 4/5 stycznia we wszystkie noce.
Odjazdy spod Dworca Centralnego (przystanki w Alejach Jerozolimskich) co 30 minut od 23:25 do 4:25.

DW.CENTRALNY MOST PONIATOWSKIEGO WASZYNGTONA GROCHOWSKA TARGOWA AL.SOLIDARNOŚCI TOWAROWA DW.CENTRALNY



plakat informacyjny dot. kursowania nocnej linii tramwajowej 640
I dekada XXI w.

zakładów lotniczych na Okęciu oraz pracowników zajezdni tramwajowej.

Z kolei, Towarzystwo Przyjaciół Grochowa wyprosiło w Dyrekcji Tramwajów i Autobusów uruchomienie tramwaju z Dworca Głównego do ulicy Podskarbińskiej, który ruszał stamtąd codziennie o 1 w nocy, jak pisała „Polska Zbrojna" w Nr 1/1933. Pod koniec roku uruchomiono kolejne, analogiczne kursy nocne z Placu Teatralnego do Czerniakowa, Gocławka i Pelcowizny. Te linie nie posiadały numerów – były oznaczone jedynie tablicą kierunkową z nazwą krańca.

Mimo tych zmian „publiczność" jak wtedy nazywano pasażerów ciągle odczuwała braki. Chociaż tramwaje kursowały do późna i rozpoczynały jazdę wcześnie, to późno w nocy miały przerwę, która dawała się we znaki niektórym pasażerom. Pisał o tym „Warszawski Dziennik Narodowy":

Trzecim poważnym niedomaganiem rozkładu jazdy jest przerwa w nocnej komunikacji tramwajowej pomiędzy godzinami 2.30 a 5.30. W tym czasie wiele osób, pracujących w nocy (dziennikarze, pracownicy drukarń, lokalów nocnych i t. p.), kończy pracę i, aby powrócić do domu, czekać musi na pierwszy wóz dzienny, albo iść „na piechotę". Tramwaje są przedsiębiorstwem użyteczności publicznej i przy opracowaniu rozkładu ruchu nie wolno kierować się im względami na rentowność. Dlatego też dyrekcja tramwajów nie może usprawiedliwić wspomnianej przerwy małą frekwencją i powinna ją czym prędzej skasować. (Nr 117/1937).

Być może nie było pieniędzy na uruchomienie regularnych linii czy kursów, ale znaleziono sposób na załatanie tej dziury. Kilka miesięcy później prasa donosiła, że od 1 sierpnia 1937 roku zezwolono tramwajom służbowym na zabieranie „cywilnych" pasażerów, jeśli było w nich miejsce. Tramwaj taki musiał być oznaczony tablicami „Przyjmuje pasażerów". Trasy tych składów pokrywały niemal całą Warszawę, a wyruszały na miasto w godzinach, w których brakowało innych środków komunikacji (sporo kursów odbywało się po godzinie 3 i 4 w nocy).

Przy tej okazji uporządkowano też nazewnictwo niektórych linii nocnych tzw. dojazdowych, które do tej pory były oznaczone nazwami dzielnic:

Dla ułatwienia orientacji pasażerom linie nocne dojazdowe będą oznaczone numerami następującymi: „50" — Pl. Teatralny — Czerniaków, — — „60" — Pl. Teatralny — Gocławek, — 70 — Dw. Główny — Gocławek, „80" — Pl. Teatralny — Pelcowizna — „90" — Pl. Żel. Bramy — Boernerowo. Wozy tych linij będą wykonywać po dwa kursy („Warszawski Dziennik Narodowy" Nr 202/1937).

Zastąpione przez autobusy

Wybuch wojny przerwał okres świetności warszawskich tramwajów. W sobotę 9 września 1939 roku w wyniku zniszczeń wojennych tramwaje przestały kursować (od 1 września powtarzały się naloty, a 8 września pierwszy atak na stolicę przypuściła niemiecka 4 Dywizja Pancerna).

W czasie okupacji tramwaje nocą nie jeździły. Nie było to nawet potrzebne, bo obowiązywała godzina policyjna. Pierwsze lata powojenne też nie były dobrym czasem na uruchomienie nocnej komunikacji tramwajowej. Dopiero 1 lutego 1950 r. na ulice powróciły nocne tramwaje. Uruchomiono wtedy 11 nowych linii, będących w pewnym sensie odmianami linii dziennych i noszących oznaczenia cyfrowe najbliższej im trasowo linii dziennej, ale





fot. archiwum prywatne K. Lipnik
po lewej - Wagon typu 105Nm nr tab. 1458 na linii nocnej 640. Skrzyżowanie Alej Jerozolimskich z ul. Marszałkowską; 29.12.2003
po prawej - Wagon typu 13N nr tab. 364 na linii nocnej 640. Most Poniatowskiego; 28.12.2003





fot. archiwum prywatne J. Cegiełka
po lewej - Wagon typu 13N nr tab. 364 podczas przygotowań do wyjazdu na linię nocną 640. 12.12.2003
po prawej - tablica z trasą linii nocnej 640; 13.12.2003

z wyróżnikiem – numer linii był przekreślony i było np. 20 „kreślone".

Zmiany w nocnej komunikacji odbywały się co kilka lat i robiono je od razu w dużych pakietach – nie bawiono się w modyfikacje detaliczne. Pod koniec 1963 roku w miejsce linii kreślonych pojawiły się linie oznaczone szóstką z przodu, według schematu 6xx. Ta zmiana wykasowała przy okazji wiele nocnych linii tramwajowych, zastępując je autobusowymi (powstało ich aż 19). Linie tramwajowe pozostały jedynie cztery, a tramwaje kursowały po obrzeżach stolicy. Ich numeracje dostosowano do właśnie wprowadzanej numeracji autobusów, powstały linie: 651, 652, 653 i 654. To był łabędzi śpiew nocnych tramwajów epoki PRL. Wszystkie linie zostały zlikwidowane 29 sierpnia 1965 roku i przejęte przez linie autobusowe - komunikację kołową uważano wtedy przyszłość, a „szyna" (tak się wydawało) odchodziła do lamusa i likwidowano nie tylko linie tramwajowe ale także infrastrukturę – tory, trakcję.

Nocne tramwaje pojawiły się niespodziewanie w nocy z 14 na 15 sierpnia 1992 roku przy okazji koncertu „Niech świat się do nich uśmiechnie" na rzecz dzieci - nosicieli wirusa HIV. Zagrało tam 30 zespołów, wśród nich Uriah Heep, a bawiło się 40 tysięcy młodych ludzi. Całodobowy maraton muzyczny wspierała komunikacja miejska. Tramwaje, oznaczone numerem 640 jeździły między Placem G. Narutowicza a Dworcem Wschodnim, przez centrum miasta. Linia 640 nie miała ułożonego rozkładu jazdy, odjazdy z placu odbywały się na polecenia Nadzoru Ruchu. Obsługiwało ją pięć składów trójwagonowych.

Jednak tramwaje nocne nie wróciły na trasy w pełnym wymiarze. Na początku XXI wieku była jedna taka próba, kiedy uruchomiono linię 640. Składy pojawiły się przed świętami Bożego Narodzenia w 2003 roku. Żywot tej linii, przerywany m.in. remontami trasy W-Z trwał formalnie dwa lata. Z powodu niskiej frekwencji kursowanie tramwajów nocnych zostało najpierw zawieszone 28 lutego 2005 roku, a w Sylwestra linia 640 została ostatecznie skasowana.

Dzisiaj warszawiacy, którzy późno kładą się spać, mają do dyspozycji autobusy nocne. Nawet, jeśli nie wiedzą, gdzie się dokładnie znajdują, niech wsiadają bez obaw. I tak wszystkie trasy prowadzą do Dworca Centralnego. A stamtąd można już ruszyć w cały świat. ▪

Źródła:
www.trasbus.com
www.tramwar.pl
„Kurier Codzienny"
„Warszawski Dziennik Narodowy"
„Polska Zbrojna"

ZAKRĘCONE POSZUKIWANE

SILNE, NIEZALEŻNE, ODWAŻNE

Pomożemy Ci zdobyć **uprawnienia**

Zapłacimy za Twój kurs

Zeskanuj kod **QR**
i dowiedz się więcej







Oferujemy atrakcyjne wynagrodzenie i ciekawą pracę.

Więcej informacji znajdziesz na warszawa.praca.gov.pl/kierowcy

---



Warszawski Transport Publiczny



Urząd Pracy m.st. Warszawy

















Warszawa